

La montée électrique

Présentation du projet



09 janvier 2009

⚡ Les hommes

Christophe Bayard, utilisateur de vélo électrique et Scooter Electrique en usage quotidien, membre de l'association Mobil' Eco.

Jean-François Cottin, gérant de l'entreprise H2rent, acteur du secteur de la mobilité alternative depuis 2005, à Grenoble. Spécialiste des véhicules électriques proposés en vente et location : vélos à assistance électrique, scooters électriques, voitures électriques.

L'association grenobloise **Vécolo**, association des amis du vélo électrique, qui fédère et organise l'utilisation, la promotion et le développement de solutions de transports individuels sûrs, doux, économiques et écologiques.

⚡ Le projet

Ardents défenseurs des modes de déplacement doux pour l'environnement, nous souhaitons organiser un évènement de sensibilisation participatif dans le lieu hautement médiatique de l'Alpe d'Huez : il s'agit d'une montée des fameux 21 virages au moyen de vélos à assistance électrique et de scooters électriques.

Le but premier d'un tel évènement est de mieux faire connaître ces moyens de transport propres et accessibles à tous en montrant que l'on peut gravir avec ces véhicules les virages mythiques de l'Alpe d'Huez.



⚡ Parcours et modalités

Le parcours envisagé partira de Bourg-d'Oisans puis empruntera le célèbre parcours du tour de France pour se terminer dans le centre de l'Alpe d'Huez (lieu exact à définir). Afin de donner à l'épreuve un aspect de compétition toujours valorisant pour les participants, celle-ci sera chronométrée et une remise de prix viendra récompenser les plus performants. Différentes catégories sont créées suivant le type de matériel utilisé. L'épreuve sera réalisée sur route ouverte et dans le respect du code de la route.

Organisation et partenaires

Un site internet est actuellement en construction : www.la-montee-electrique.com. Hormis les organisateurs précédemment cités, les communes de l'Alpe d'Huez et de Bourg d'Oisans seront également associées à l'évènement. Soucieux d'associer les nouvelles générations à l'enjeu des transports doux, nous souhaitons obtenir le partenariat et/ou la participation active d'établissements scolaires. Nous sommes actuellement à la recherche de partenaires supplémentaires intéressés pour participer à la logistique de l'épreuve : chronométrage, visuels, animation, buffet, publicité et diffusion de l'information, dotations de prix et/ou financement.

Planning prévisionnel

L'évènement se déroulera sur une journée (samedi ou dimanche) au mois de juin 2009, la date restant à choisir en fonction des autres évènements locaux et du meilleur impact médiatique.

Catégories de véhicules participant

Les véhicules doivent être mus par la force musculaire du pilote et/ou par l'électricité provenant de batteries embarquées sur le véhicule. L'ajout d'énergie électrique d'origine solaire est autorisé si tous les dispositifs sont embarqués sur le véhicule.

Catégorie A : vélo à assistance électrique homologué CEE.

Catégorie B : cyclomoteur homologué CEE de puissance maximale 1000W équipé d'une aide par pédalage.

Catégorie C : cyclomoteur homologué CEE de puissance supérieure à 1000W.

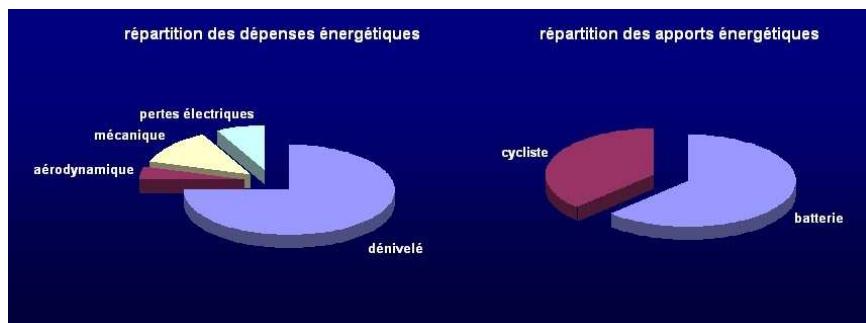
Hors catégories : Afin de stimuler les innovations, nous souhaitons pouvoir recevoir les candidatures de véhicules ne répondant pas aux catégories ci-dessus. Ces véhicules issus de kits du commerce ou de fabrication artisanale doivent cependant répondre aux critères génériques des cyclomoteurs :

- puissance maximale de 4kw
- vitesse limitée par construction à 45km/h

Un peu de technique

En plus d'être une démonstration, l'épreuve est aussi un test sélectif pour les matériels car cette montée est à l'image de sa réputation : difficile.

L'énergie nécessaire pour faire gravir les 1100m de dénivelé à la masse d'un cycliste et de son vélo (env. 90 à 100kg) est de l'ordre de 300Wh.



A cela vient s'ajouter l'énergie nécessaire au simple avancement de l'équipage sur 15kms (équivalent à plat) augmentée des pertes de rendement dues aux faibles vitesses. Tout ceci consomme au moins 100Wh.

Il faut donc dépenser au moins 400Wh au total.

Si la batterie contient 250Wh utiles (majorité des vélos assistés), le cycliste devra donc aider la machine en développant une énergie d'au moins 150Wh.

Cette énergie est celle développée par une puissance de 130Watts (cycliste amateur) pendant 70min (durée approximative de la montée).

Il y a donc très peu, voire pas de réserve d'autonomie et c'est ce qui met un peu de « suspens » à cette épreuve : arrivera ? arrivera pas ?

Réponse sous la banderole...

